

В Лихтенштейн и Венецию на Ford Escape

Из Петербурга мы выехали в 25 июля в Хельсинки. Вероятно, из-за кризиса пограничный переезд был относительно свободен, и мы вовремя успели на паром в Стокгольм. Дальнейший путь был вполне стандартным, мы его выполняли далеко не первый раз. Из Стокгольма за один день до Гамбурга, далее на юг Германии и здесь начинался новый маршрут. Если в предыдущие разы мы сворачивали во Францию и далее спускались до г. Антиба на Лазурном Берегу, то теперь, воспользовавшись тем, что Швейцария вошла в Шенгенскую зону решили заехать в Лихтенштейн и немного проехать по Швейцарским Альпам. У меня уже был опыт вождения по Швейцарии, тогда из Лозанны мне удалось добраться до Люцернского озера, проехав по местам движения армии Суворова, и в тот же день возвратиться обратно. Но это происходило в апреле, и особого наплыва туристов не было. Какова будет ситуация сейчас, было не совсем ясно. На юге Германии надо было где-то переночевать, и поскольку как всегда мы выехали неподготовленными, этот вопрос надо было решать по ходу дела. На очередной заправке нам порекомендовали старинный город Мемлинг, где должно было находиться достаточное количество гостиниц. Все же гостиницу мы нашли не сразу, в одном случае места были слишком дорогими, в другом их не было вовсе, где то не было места для парковки, но примерно через час непрерывного блуждания по узким улочкам средневекового города мы нашли вполне приемлемое место. На следующее утро мы потратили около двух часов на осмотр города, на самом деле этого можно было и не делать. Поскольку городок сильно пострадал во время войны, то все исторические здания по существу являлись стерильными копиями прежних построек, лишь по внешности напоминающие прежние оригиналы. Конечно, для придирчивого туриста это не особенно интересно. Мы поехали дальше к швейцарской границе, оставляя справа от себя Боденское озеро. Издалека Боденское озеро на рекламных снимках выглядит очень привлекательно, но вблизи чувствуется эффект перенаселенности так заметный в современной Западной Европе. Здесь дорога была очень загружена, и до Швейцарской границы мы двигались черепашими темпами. На границе автомобиль с русскими номерами оказался, по-видимому, редкостью, и таможенный чиновник попросил нас открыть для досмотра багажник, он же потом и показал нам дорогу на Лихтенштейн. Лихтенштейн оказался совсем рядом. Буквально через несколько километров после выезда на автостраду, мы увидели соответствующие указатели поворота налево. Переехав реку, которая, на наше удивление, оказалась Рейном, мы еще через несколько минут попали в столицу княжества город Вадуц. В отличие от других микросоударств (Монако, Андорра, Сан-Марино, Макао) Лихтенштейн совсем не заполнен туристами. Жизнь идет в обычном регулярном ритме, на улице не чувствуется дополнительной туристической толчеи, почти нет сувенирных лавок. Возможно, это связано с трудной достижимостью княжества из-за его горного расположения. Основной достопримечательностью является княжеский

замок, возвышающийся в горах слева над городом. Высокие каменные стены, неприступные башни и высокий обрыв, наверное, спасали его от набегов неприятелей. К замку ведет узкая дорога с крутым серпантинном, и на некоторых участках со встречной машиной невозможно разъехаться, поэтому нужно двигаться осторожно. За замком в лесу имеется бесплатная парковка. Мы оставили машину и спустились к замку. К сожалению, он был закрыт, и попасть во внутренние помещения оказалось невозможным. Возвратившись обратно в Вадуц, мы осмотрели исторический вокзал, со стоящими здесь же локомотивами начала XIX века и посетили почту, где можно было купить сувенирные наборы почтовых марок княжества. К сожалению, Лихтенштейн не имеет собственной валюты, и использует швейцарские франки, поэтому нумизматических сувениров приобрести не удалось. Потратив на княжество два часа, мы возвратились на автостраду. У нас был грандиозный план за один день проехать Швейцарию, добраться до Женевы, и далее повернув на юг, к вечеру оказаться в Антибе на Лазурном берегу. Но реальная ситуация оказалась совсем другой. Для того чтобы лучше почувствовать красоты Швейцарии, мы решили ехать в направлении французской границы не по автобану, а по обычной дороге через Андерматти Бриг. Первоначально дорога шла вдоль живописной долины реки Передний Рейн. Справа и слева нас окружали покрытые снегом горные вершины, с лесистыми склонами и низвергающимися водопадами. После местечка Цедрум дорога сузилась и пошла серпантинном резко вверх. Мы оказались на перевале Оберальп. Высота перевала – 2 044 метра. И, несмотря на такую небольшую высоту, здесь полностью отсутствовала растительность, и снежники подходили близко к дороге. После этого дорога пошла резко вниз, и мы оказались в Андерматте, городе, через который проходили войска Суворова, двигаясь из Италии дальше на Амштег через Чертов мост к Люцернскому озеру. Но мы поехали дальше на запад в направлении на Бриг. Вскоре появилась надпись – «перевал Фурка», рекомендующая автомобилистам погрузить машины на железнодорожные платформы и воспользоваться железнодорожным тоннелем. Я вспомнил, что именно так я и поступил, когда много лет назад ехал весной из Брига в обратном направлении, но тогда перевал был покрыт снегом, а теперь, летом, это казалось совсем невероятным. Кроме того я заметил, как несколько машин, не обратив внимания на предупреждение, стали подниматься на перевал. Думая, что удастся сэкономить время, я тоже последовал за ними, но это оказалось большой ошибкой. Через некоторое время повороты стали очень крутыми, дорога совсем сузилась, и мы попали в полный туман. Я еле различал капот машины. Двигаться было очень опасно. Другие автомобилисты поставили свои машины на обочину, не рискуя ехать дальше. В результате дорога еще больше сузилась, и останавливаться оказалось почти невозможным. Ехать пришлось с минимальной скоростью и включенной аварийной сигнализацией. Казалось, что в таком тумане я ехал не менее получаса. На счастье, встречных машин не было. Вдруг мы вышли из тумана, оказавшись на самом перевале. Высокие снежники нависали справа над проезжей частью. Слева внизу оказался глубокий отвесный обрыв. Остановились, чтобы сфотографироваться. Мы находились над облаками.

Обратно ехать стало проще, поскольку тумана уже не было. Но все же серпантин вниз был очень крутой, и я не сразу понял, как в таких случаях надо пользоваться автоматической коробкой передач на нашем Форде.

Останавливаясь несколько раз в живописных Альпийских деревнях, мы совсем разбитые приехали в Бриг. Дальше продолжать дорогу не хотелось. Потратив некоторое время на поиски гостиницы, нашли удовлетворительный отель с парковкой. Вечером пошли осматривать город. Маленькие швейцарские города очень похожи друг на друга. Но в Бриге есть особая достопримечательность. Это огромный замок с тремя высокими угловыми башнями и большим внутренним двором. Высота башен и замка поражают. Во двор выходят многоэтажные арочные галереи, встроенные в крепостную стену с внутренней стороны. Утром нужно было ехать дальше. Мы решили изменить свой путь и ехать на Лазурный берег через Симплонский перевал и Италию, но перед этим еще несколько часов хотелось потратить на одну из красивейших горных вершин Маттехорн. Для этого мы поехали дальше в Висп и оттуда свернули на юг к Церматту. Но до Церматта нет автомобильной дороги, поэтому, оставив автомобиль на парковке в Теше, пересели на поезд. Здесь нужно сказать несколько слов о Швейцарских железных дорогах. Для любителей путешествий по железной дороге Швейцария, наверное, является наиболее интересным местом. Самым необычным для нас являются горные железные дороги с дополнительным зубчатым рельсом посередине, цепляясь за него зубчатым колесом, локомотив, во-первых, может преодолевать крутые подъемы, а, во-вторых, тормозить на крутых спусках. Сейчас все эти дороги электрифицированы, однако для туристов оставлены некоторые дороги, где еще ходят паровозы. Путешествие по таким дорогам может быть даже опасным. Правда, о несчастных случаях мало, что известно, скорее всего, их практически нет. Высота Маттехорна 4 478 метров, а железная дорога идет до высоты 3 089 метров, откуда открывается прекрасный вид на вершину и окружающие, покрытые снегом горы. Однако поезд идет не прямо до этой высоты. В Церматте нужно сделать пересадку и пересест на более легкий поезд, приспособленный для движения по более крутым участкам. Железная дорога находится в идеальном состоянии. Гравий равномерно покрывает шпалы, и на всех трех рельсах невозможно заметить ни малейших следов коррозии и изгибов. Стоимость билетов довольно высока. Из-за этого, несмотря на большое обилие туристов, в поезде относительно свободно. На конечном пункте расположена астрономическая обсерватория и имеется большая смотровая площадка. Вид действительно захватывающий. Слева без каких то дополнительных горных кряжей отвесно возвышается на 900 метров треугольный пик Маттехорна, железная дорога с идущим по ней ярко красным составом круто спускается в зеленеющую внизу долину, справа и слева внизу видны лазурные пятна горных озер, покрытые ледниками горы закрывают горизонт с юга и востока. Когда мы возвратились обратно к машине, был уже полдень. Хотя настало время обеда, нужно было ехать дальше. На этот раз тумана не было, и путь в Италию оказался не таким напряженным. Ярко светило солнце, Симплонский перевал, находящийся над знаменитым

Симплонским туннелем, выглядел гораздо более привлекательным чем Фурка и даже Оберальп и растительность здесь менее суровая, поскольку дорога идет по южному предгорью Альп, спускаясь в долину реки По и далее к Средиземному морю. Бесконечные альпийские луга с одиноко стоящими церквями,успокаивающе действуют на водителя. После пересечения итальянской границы мы попали на автостраду, идущую в Савону на берег Средиземного моря. На итальянских автострадах скорость ограничена, однако сами итальянцы обычно этих ограничений не придерживаются. Мы тоже решили не нарушать местных обычаев. Согласно тех паспорту, максимальная скорость нашего внедорожника Ford Escape 183 км/ч. Хотелось проверить, может ли он реально он идти с такой скоростью. Но для этого в целях безопасности лучше было следовать за какой-то итальянской машиной. Именно в этот момент меня обогнала тройка спортивных автомобилей. Я попытался следовать за ними. Скорость была 175 км/ч. Машина ее уверенно держала, и мы так шли примерно минут 50, пока не начались крутые повороты, и пришлось сбавлять скорость. И здесь полный привод показал свои преимущества. Даже на очень крутых поворотах удавалось идти со скоростью 140–150 км/ч, если не считать трех спортивных машин, за которыми мы следовали, нас только однажды обогнал БМВ Х5 серии. Мы выехали на побережье Средиземного моря. Здесь проходит автострада Виа дель Мар,представляющая собой непрерывную последовательность туннелей и виадуков.Несмотря на идеальное покрытие по ней нелегко идти даже с максимально дозволенной скоростью. И только привыкшие к этой дороге водители могут себе это позволить. Перед самым въездом во Францию меня на большой скорости обогнал Ferrari с российскими номерами и сразу следующий за ним, также с российскими номерами, автомобиль сопровождения Hummer H2. Поздно вечером мы прибыли в Антиб. Из Антиба мы совершали радиальные поездки в прибрежные города и вглубь страны. Наиболее интересной была поездка во французский городок Шамони, находящийся прямо у подножия Монблана. Поскольку времени было мало, нам захотелось выполнить эту поездку за один день. Если использовать путь через Италию, то надо было преодолеть туда и обратно около 1 050 км. Через Францию дорога была существенно длиннее. Поскольку нужно было ехать быстро чтобы вернуться в тот же день вечером, мы все время пользовались автострадой. На это раз машину вела Нина. Дорога идет опять берегом моря и в Савоне сворачивает влево на север и через Турин подходит к французской границе. До Турина пейзаж довольно скучный,но дальше мы опять попали в отроги Альп. Глубокие ущелья, ледники, альпийские луга и то тут, то там появляющиеся громады замков не позволяют спокойно поспать в машине. Дорога упирается с юга в массив Монблана, и здесь рядом с сползающим гор ледником начинается туннель проложенный прямо под Монбланом, длиной 11,6 км. Движение по нему строго регламентировано. Машины должны двигаться со скоростью 70 км/ч и выдерживать дистанцию 150 метров.Для того, чтобы это требование можно было выполнить, дорожная полиция строго регулирует въезд в туннель. К нашему удивлению полицейские для проезда через туннель взятки требовать не стали. Однако, наученные опытом вождения в Санкт-Петербурге,

мы всегда были готовы безропотно идти навстречу любым возможным требованиям. Внутри туннель оборудован самыми совершенными системами безопасности. На многочисленных табло водитель узнает свою скорость и расстояние до ближайшего следующего перед ним автомобиля, с тем, чтобы правильно выполнить условия проезда. В Шамони мы прибыли около пяти часов вечера. К сожалению, в горах была непогода и канатная дорога, идущая на Монблан, из соображений безопасности была закрыта. Поэтому только издалека мы смогли увидеть высочайшую вершину Альп. Однако в Шамони, также как и в Швейцарии, есть горная железная дорога, которая может вас доставить прямо к ледникам. Не теряя времени даром, мы воспользовались ею. Еще через час мы оказались практически рядом с ледником. К сожалению, потепление климата приводит к тому, что ежегодно покров ледника уменьшается на 90 см. Когда была построена железная дорога, ледник находился прямо рядом с ней. Но теперь, для того, чтобы до него дойти, нужно спуститься еще метров на сто. Тем не менее, место это очень красивое. Свое развитие город Шамони получил после его посещения Наполеоном III, который очень много сделал для Франции, но неправильно оценив свой талант, бесславно закончил войну с Германией, потеряв Эльзас и Лотарингию. Солнце начало садиться за горизонт, и нужно было ехать обратно. Нина решительно отвергла мою помощь и сама довела машину до Антиба. Из Антиба мы совершили несколько поездок вдоль побережья. И что нас приятно поразило. Если раньше на флагштоках фешенебельных отелей развевались американский, английский, иногда немецкий, итальянский или испанский флаги, то теперь почти всюду наряду с английским и американским развевался и российский флаг.

На обратном пути в Петербург мы решили обязательно заехать в Венецию и побыть там хотя бы два полных дня. В предыдущий раз в 2001 году, когда мы приехали туда на Волге (ГАЗ 3110), у нас было всего несколько часов. Поэтому хотелось более подробно осмотреть город. Нам казалось, что у нас много времени, поэтому мы начали движение из Антиба по наиболее трудной прибрежной дороге. На ней невозможно развивать большую скорость, но зато она проходит через маленькие прибрежные города Лазурного берега с узкими улочками и старинными домами. Нас удивило огромное количество надписей, рекламирующих выступление русских артистов, продажу русских мехов и других событий, связанных с Россией. В Ницце, в мраморном круглом холле отеля Негреско (одного из лучших отелей мира и самого богатого отеля Европы) висел громадный российский флаг, а перед ним стоял бюст императора Александра III. Рядом продавались русские сувениры и изделия народных промыслов. Вообще, год назад, я прочитал в одной немецкой газете возмущенную статью о том, что туристов не пускали в холлы отеля Негреско, для того, чтобы они могли их осмотреть и сфотографировать. У нас почему-то никаких проблем с этим не было. Мы не только осмотрели и сфотографировали эти роскошные залы, но и сфотографировались на память с работником отеля. Прибрежная дорога идет через княжество Монако и как всегда была сильно

перегружена, поэтому приходилось двигаться очень осторожно и с маленькой скоростью. Несмотря на то, что времени было немного, мы все же решили остановиться в Монте-Карло, чтобы еще раз осмотреть местные достопримечательности. В многоэтажном подземном гараже, рядом с казино нам с большим трудом удалось припарковать машину. В 2008 году нам не удалось заехать в Монте-Карло, и мы только при поездке в Пизу остановились на несколько минут, чтобы взглянуть на город сверху с проходящей здесь прибрежной автострады. В 2007 году мы приехали сюда на Волге (ГАЗ 31105) и умудрились припарковаться у самого казино. Тогда у нас было много времени, и мы подробно познакомились с этой маленькой страной. Меня всегда интересуют ландшафтные изменения в местах, в которых я бывал раньше. И хотя трудно было ожидать каких-то серьезных перемен в классической центральной части Монте-Карло за столько короткий срок, тем не менее, я был приятно удивлен, обнаружив целое семейство современных скульптур фантастических птиц в парке рядом с казино. Кроме того, непосредственно напротив казино появилось эллипсоидальное «Небесное зеркало», в котором эффектно отражаются все находящиеся вокруг постройки. И хотя оно намного меньше «Небесного зеркала» в Чикаго, здесь из-за красоты окружающих зданий и яркого солнца впечатление от него оказывается более сильным. Мы плотно пообедали рядом с казино в открытом ресторане, где опять же обнаружили громадную модно разрисованную современную скульптуру птицы и еще через некоторое время двинулись дальше. Потравив неоправданно много времени на короткий участок пути вдоль итальянской границы, мы, не останавливаясь, поехали прямо в Венецию. В Венеции есть большая проблема с парковкой, поэтому мы решили переночевать в городке Местре в нескольких километрах от Венеции. Сейчас я понимаю, что мы сильно рисковали. Как потом выяснилось, из-за большого наплыва туристов в предыдущие годы ночевка в Местре часто оказывалась невозможной. Если бы это произошло с нами, то это могло бы существенно изменить планы нашего дальнейшего движения. Но в данном случае мировой экономический кризис оказался нам на руку. Из-за уменьшения потока туристов свободные места в гостинице все-таки удалось найти. Однако поиски в полночь всегда затруднительны, поэтому я в очередной раз решил, что в дальнейшем буду заказывать гостиницу заранее.

На следующее утро мы на рейсовом автобусе прибыли в Венецию. В последний раз мы здесь были в 2001 году, заехав сюда на Волге (ГАЗ3110) на один день и беспечно оставив машину на неохраняемом пустыре рядом с Местре. Венеция за это время изменилась. Площадь Святого Марка и собор не были, как тогда подтоплены из-за наводнения. Многие из каналов обрели новые набережные. Большинство из мостов выглядели вновь отреставрированными. Огромные десятиэтажные туристические круизные лайнеры своей громадой буквально нависали над городом. Стало значительно больше туристов. Километровая очередь выстроилась в собор святого Марка. Если раньше туристами были в основном американцы, англичане и немцы, то теперь русская речь в очередях магазинов и быстро зачастую доминировала над английской и немецкой. Стало

удивительно много китайцев из КНР (их так же, как и в прошлом советских туристов, можно было легко отличить от тех же китайцев из Тайваня, Гонконга и Сингапура). При этом японские туристы стали встречаться реже, чем раньше. Нам показалось, что уменьшилось и число коренных жителей города. Во всяком случае, многие дома вдоль каналов выглядели необитаемыми, и в тех случаях, когда реставрационные работы не были проведены, зачастую имели запущенный вид. Это неудачно контрастировало с сияющими витринами бутиков, заполненных традиционными маскарадными масками и другими сувенирами китайского производства. В некоторых случаях можно было даже обнаружить вполне приличные изделия из китайского венецианского стекла. Вновь построенные многочисленные набережные, которые были призваны охранять город от наводнений, также существенно изменили внешнюю картину улиц. В результате возникло исторически несостоятельное сочетание между вновь отшлифованным камнем набережной и разрушающимися стенами стоящих рядом зданий. Однако нужно понимать, что эти замечания касаются динамики изменения городской среды и отнюдь не противоречит тому, что Венеция и сегодня остается одним из самых притягательных городов на планете. В первый день мы посетили собор Святого Марка, который сегодня прекрасно отремонтирован снаружи, но внутри нуждается в очень серьезной реставрации. Золото фресок поблекло, плиты на полу после многочисленных наводнений в некоторых местах разошлись, внутреннее освещение, вероятно из-за экономии, также оставляло желать лучшего. То же самое можно сказать и о дворце Дожей. Здесь также внутренние помещения, в особенности огромные залы, входящие в сокровищницу мировой культуры, нуждаются в серьезной реставрации. Из-за кризиса желающих посетить дворец практически не было, хотя прошлый раз нам не удалось в него попасть из-за громадной очереди. Венеция стала превращаться в чисто туристический город. Достаточно сказать, что в 2008 году ее посетил 21 миллион туристов при числе жителей 60 000 человек. Это колоссальная нагрузка на экологическую систему города, которая вызывает серьезные проблемы с уборкой и переработкой туристического мусора, парковкой автомобилей, увеличению числа мест в ресторанах и кафе, а, соответственно, и обслуживающего персонала. Здесь возникают обычные противоречия. С одной стороны, туристы своими тратами способствуют развитию города, с другой, увеличивая на него нагрузку, автоматически снижают его туристическую привлекательность. Думается, что без серьезного количественного анализа оптимального решения этой проблемы найти не удастся. На следующий день мы продолжили осмотр города и во второй половине дня поехали на катере на находящийся неподалеку остров Святого Лазаря с находящимся там армянским монастырем Мхитаристов, основанным в 1717 году приехавшим сюда из Османской империи аббатом Мхитаром. В последний раз я был в этом монастыре в 1991 году, по дороге во Флоренцию, где происходила конференция по теории игр. Здесь также произошли существенные изменения. Здания монастыря были тщательно отреставрированы, появились решетки и турникеты, ограничивающие движение по острову (подобные ограничения появились по всему миру, к

сожалению, и в нашем университете, и, вероятно, каким-то образом обосновываются). Но резко сократилось число монахов. Если раньше их было 24, то теперь осталось всего 12. Нас радушно встретили и вновь показали богатые коллекции произведений искусства и старинную библиотеку.

На следующий день мы продолжили наш путь назад в Петербург. Я наивно предполагал, что удастся за 14–15 часов добраться до Гамбурга, но, выбрав обычную дорогу к австрийской границе, мы из-за интенсивности движения только к вечеру смогли оказаться в Мюнхене. Дорога очень живописная, и многочисленные заторы и пробки компенсируются обилием средневековых городов и замков. Найти в Мюнхене гостиницу оказалось достаточно легко. Прямо в центре города на Ринге мы нашли не только место в недорогом отеле, но и удобную парковку. Вечер и утро следующего дня посвятили осмотру центральной части, в частности осмотру церкви Фрауенкирхе. Вторая мировая война нанесла невосполнимый урон культурным ценностям Германии. Хотя разрушенные в результате военных действий и бомбежек центры немецких городов выглядят восстановленными, зачастую восстановление касается внешнего облика зданий, а внутренняя отделка и декор относятся к прошлому прагматическому столетию. Особенно это заметно по витражам средневековых соборов, которые из-за бомбежек и пожаров почти полностью утрачены и заменены вкраплениями из дешевого цветного стекла. То же касается и Фрауенкирхе. Внешне она также впечатляет, как и несколько сот лет назад, хотя пешеходная зона вокруг и идеальный порядок окружающих построек существенно снижает впечатление. Но, войдя внутрь, нас постигло разочарование. Многие элементы внутреннего декора были или полностью утеряны, или, видимо, из-за высоких затрат не были возвращены на свои исторические места. Старинные витражи присутствовали лишь в нескольких местах. Предстоит еще очень большая работа для того, чтобы вернуть первозданную красоту Фрауенкирхе и другим немецким соборам. В полдень мы поехали дальше на север и поздно вечером были в Гамбурге.

Еще через два дня через Данию, Швецию и Финляндию мы возвратились в Петербург. Все путешествие длилось 27 дней. За это время мы проехали 10 600 км. Ford Escape нигде не подвел. По автобану, где не было ограничения скорости, мы уверенно шли со средней скоростью 150 км/ч. Машина оказалась удобной в эксплуатации. Сидя за рулем, практически не чувствуешь усталости, что значительно облегчает работу водителя. Некоторым неудобством является большой радиус разворота, что типично для полно приводных автомобилей, но, все же он меньше, чем например у Land Rover Defender.

Статья опубликована в журнале Санкт-петербургский Университет, 1. 2010 год.

Фото на <http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156043/>
<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156029/>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156353/>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156667/>

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/Liechtenstein>

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/Switzerland>

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/Chamonix>

2009 год.

Профессор Л.А.Петросян